



Hans Stimmann durante la entrevista.
Fondo: el plano de Berlín de J. C. Selter,
años 40 del siglo XIX

Hans Stimmann

**“A principios de los años 90
ciudad europea era un insulto”**

Por

Alejandro García Hermida

Blanca Murillo

David Rivera

Hans Stimmann (Lübeck, 1941) será recordado en la historia del urbanismo como el creador de la estructura y buena parte de la imagen del llamado “Nuevo Berlín”, es decir, del Berlín central reconstruido posterior a la caída del Muro, en lo que constituye la intervención urbana más importante en Europa desde la Segunda Postguerra Mundial.

Además, Stimmann se ha convertido en un símbolo para todos aquéllos teóricos y arquitectos que buscan corregir el paradójico urbanismo anti-urbano que nos ha legado el siglo XX, pero que no disponían hasta hace poco de un paradigma consistente. Guiado por el análisis de la estructura de la ciudad europea desarrollado por Aldo Rossi en su celebrado libro-manifiesto de 1966, que fue también la primera denuncia seria del “funcionalismo vulgar”, Stimmann parece haber llevado a la práctica aquella “arquitectura de la ciudad” que la segunda mitad del siglo XX sólo había visto aparecer de manera tímida y ocasional.

Su trabajo como Senatsbaudirektor (Director de Edificación del Senado) de Berlín desde 1991 y sus proyectos para la recuperación del centro histórico de la ciudad (Planwerk Innenstadt), en cuyo desarrollo estuvo intensamente implicado desde 1996 hasta su jubilación en el 2006, integran uno de los episodios fundamentales en el urbanismo de los siglos XX y XXI. Teniendo en cuenta la envergadura de la empresa que había que afrontar y la autoridad de Secretario de Estado que Berlín concedió a Stimmann, es natural que su actuación estuviera siempre rodeada de un tren de polémicas y debates que aún siguen vivos y abier-

tos; debates que implican tanto la configuración de los grandes nodos históricos de la ciudad de Berlín (Potsdamer Platz, Pariser Platz, Alexanderplatz, Friedrichstraße, etc.) como a la asamblea inusualmente amplia de “arquitectos-estrella” que se han dado cita en ella en el último cuarto de siglo.

Formado inicialmente como albañil, Stimmann estudió ingeniería y arquitectura en Lübeck, y a partir de 1970 urbanismo y planificación regional en la Technischen Universität de Berlín, obteniendo el doctorado en 1977. Ha trabajado como urbanista en Frankfurt del Main, Lübeck y Berlín, desarrollando una constante carrera política en la administración e intentando devolver a las ciudades alemanas una parte de su estructura histórica, perdida como consecuencia de los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial pero también a causa del urbanismo *modernista* posterior, que encontró en la situación de la postguerra una excusa inmejorable para borrar las trazas existentes del urbanismo tradicional. Esta tarea le ha obligado a definir una línea de argumentación intelectual propia que combina la defensa de la modernidad arquitectónica con la de la herencia local y urbana, y que se encuentra expuesta en los ensayos extraordinariamente analíticos e históricamente fundamentados incluidos en publicaciones como *Downtown Berlin/Berlin Mitte*, *The City in Black. The Physiognomy of Central Berlin in Figure-Ground Plans and Parcel-Plans 1940-2010*, *Stadthäuser/Townhouses Berlin* o el impresionante y reciente volumen *Berliner Altstadt*, cuya segunda edición actualizada se ha publicado en 2014.

El día 4 de diciembre de 2014 Stimmann recibe a los redactores de *Teatro Marittimo* en su domicilio en el barrio decimonónico burgués de Schöneberg, cerca de la agradable Viktoria-Luise-Platz, trazada en 1900 y que aún conserva en gran medida su atmósfera original. Vive en un apartamento en un edificio característico de esta zona del Berlín Occidental. La fachada del inmueble muestra recuerdos de la arquitectura tradicional alemana hábilmente insertados en la composición moderna de un edificio de viviendas. El portal, de estilo Secession, abovedado y con placas decorativas metálicas que muestran escenas de caza, conduce a la escalera central iluminada por el patio interior. El apartamento de Stimmann está decorado con fotografías de edificios y ciudades, la mayoría del propio Berlín, incluyendo imágenes de las losas de viviendas socialistas que tanto ha denostado en sus escritos, o del polémico Palast der Republik. La entrevista tiene lugar en el estudio, presidido por altas y atestadas librerías de las que irá sacando a lo largo de la conversación diversos libros y revistas que quiere que conozcamos, y que atestiguan tanto sus logros como las críticas de las que ha sido objeto.

T.M. - ¿El hecho de haberse criado en Lübeck tiene algo que ver con sus ideas acerca de la ciudad tradicional?

H.S. - Sí, claro, Lübeck está unido a mi existencia. Nosotros vivíamos en la periferia. Mi padre era de Hamburgo, un hombre de la clase trabajadora. Como mucha gente en esa época tuvo que enrolarse en la industria militar. Lübeck es la ciudad de Thomas Mann, de Willy Brandt, pero al mismo tiempo es una ciu-

dad industrial en la que se producían barcos, acero y aviones. Mi padre trabajaba en esta empresa francesa que producía aviones, Dornier. Mi primera etapa en el mundo de la arquitectura fue como albañil. Por eso cuando la gente habla de construir yo pienso que empecé como albañil. En la Postguerra se instaló mucha gente del Este en las afueras de la ciudad, gente de Prusia, de Danzig, de Pomerania, etc. Así que tuvimos que integrar a 80.000 inmigrantes de la Alemania del Este. Teníamos que construir un montón de casas para ellos.

T.M. - ¿Y como se decidió a estudiar?

H.S. - Paso a paso... Primero hice una formación profesional.

T.M. - ¿El centro histórico de Lübeck está bien conservado?

H.S. - Se conserva, pero había sido destruido. Fue la primera ciudad alemana bombardeada. Fueron las fuerzas aéreas británicas, como respuesta a los bombardeos alemanes sobre Coventry, en Gran Bretaña. Yo ya había nacido pero por supuesto no recuerdo nada. Se bombardeó la zona más rica de la ciudad, que después de la guerra pasó a manos de la clase trabajadora. La torre de la iglesia principal de Lübeck fue reconstruida pero el centro de la ciudad fue edificado en un estilo moderno, del modo en que se hace en la periferia, no con manzanas de edificios individuales. La comunidad se los dio a la clase trabajadora. Ahora están tratando de reconstruir el centro de la ciudad de la manera que yo prefiero, de forma que vuelva a estar constituido por calles con edificios individuales. La casa de Thomas Mann ha sido reconstruida de una manera moderna, algo mejor que los otros edificios, pero aún así no está bien. El centro de la ciudad no está correctamente reconstruido. Lo hicieron de la misma manera que en todas las ciudades alemanas que estaban gobernadas por socialdemócratas. Yo mismo soy un socialdemócrata: siempre miramos hacia delante, nunca hacia atrás. Mirábamos hacia un futuro que iba a ser glorioso. Edificios modernos con detalles mo-

Vista de Lübeck según el *Commentaria Rerum Germanicarum* de P. Bertius (1616)



ernos, materiales modernos, todo tenía que ser moderno... La trama histórica de la ciudad todavía existe, las calles, pero no la estructura urbana, que fue destruida por los planificadores. Lo mismo pasó en Berlín. La estructura todavía existía (después de los bombardeos del final de la Guerra), las calles, las plazas, el alcantarillado, el equipamiento técnico, etc.; entonces el socialismo en el Este de Berlín y los socialdemócratas en el Oeste destruyeron finalmente la estructura urbana de la ciudad.

T.M. - ¿Cuándo Usted estuvo al frente del departamento de urbanismo de Lübeck cambió la manera de hacer las cosas?

H.S. - A finales de los 80, 1986, detuve la transformación del centro histórico. Pretendían destruir el centro de la ciudad en tanto que centro tradicional y convertirlo en un centro comercial, suprimiendo el tráfico rodado, y yo lo detuve. Mi plan era que fuese una zona abierta al tráfico, detallando el uso de cada calle, con una única calle principal comercial. El coche es parte de nuestras vidas. Si mantienes el tráfico fuera de la ciudad pierdes algo de nuestra vida diaria.

T.M. - La Internationale Bauausstellung (IBA) de Berlín de 1987 fue uno de los eventos relevantes en la historia del urbanismo del siglo XX. La sección de la IBA 87 que dirigía Kleihues, la Neubau-IBA, pretendía recuperar las tipologías históricas y la trama urbana para devolver a la ciudad su personalidad anterior a la guerra, además de su carácter tradicional de lugar denso y mixto. Pero ¿no cree que también hubieran podido reconstruirse al pie de la letra algunos sectores y edificios característicos? ¿Cuál es su opinión acerca de las reconstrucciones “en estilo”, que tanto han proliferado en Berlín en los años recientes?

H.S. - No me parece una buena idea. No estoy en contra de las reconstrucciones; el Berliner Schloss me parece muy bien y las iglesias de Lübeck han sido reconstruidas, aunque no con una cubierta de madera, sino en hormigón. Creo que lo importante es la tipología. Es lo que se ha perdido en Lübeck. Ignoraron las tipologías del centro, usando las de la periferia. Eso fue el error, no la modernidad. Quizá puedan reconstruirse fielmente uno o dos edificios para servir como museos, para estudiar lo que había sido la arquitectura de aquel tiempo. Pero tanto en Lübeck como en Berlín tenemos edificios antiguos. Este donde estamos, por ejemplo, es un edificio del siglo XIX. Y en Lübeck hay muchos edificios de los siglos XV, XVII, etc., de modo que no es que no puedas entrar en contacto con este tipo de arquitectura. Allí lo que ha sido destruido es el tipo de edificios construidos para la gente más rica, como la casa de Thomas Mann. Lo que se ha hecho en este caso es un desastre. Todo el mundo toma fotografías de la fachada, pero en la parte de atrás hay un aparcamiento para los almacenes Karstadt. Intenté cambiar esta estructura, pero en el corto periodo en el que estuve a cargo del urbanismo no fue posible reorganizar el modo en el que se distribuyen los aparcamientos en el centro histórico. Construimos algunos aparcamientos en torno al centro, pero no fue suficiente. Volviendo a vuestra pregunta, Kleihues utiliza distintas tipologías de distintas casas, pero una villa como tal, como sabéis, no se utiliza en el centro urbano, sino en un área que en el Berlín del siglo XVIII era periférica, en Charlottenburg, Dahlem, etc., no en el centro. Kleihues defendía

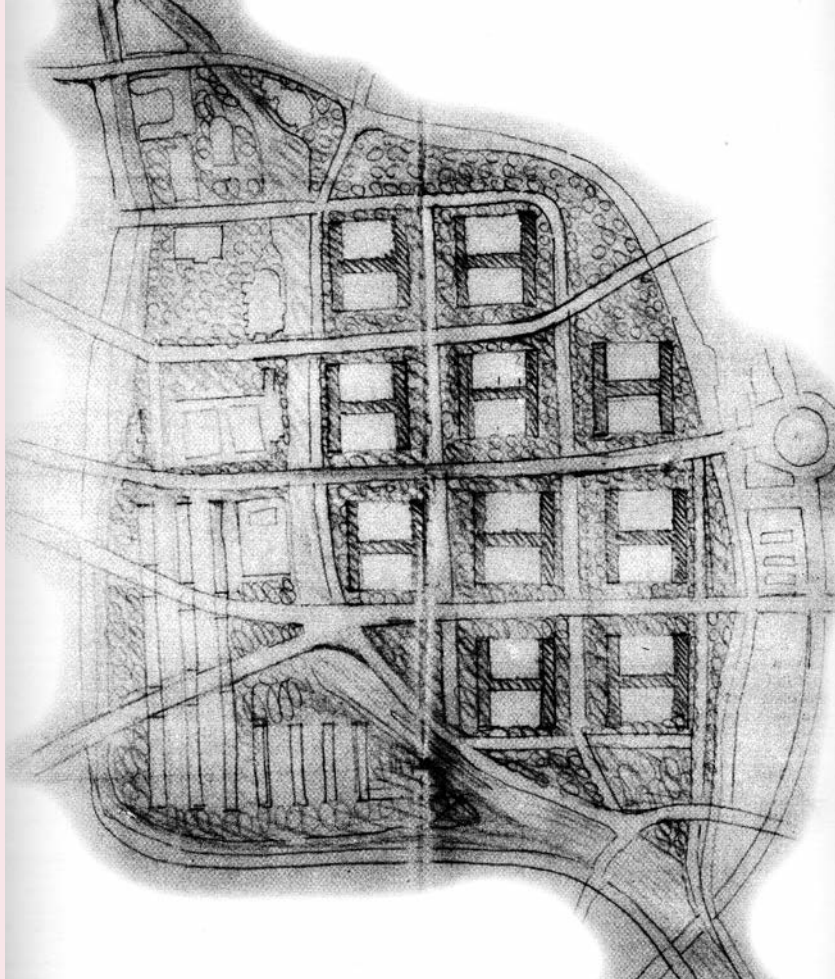


Perspectiva virtual con el Berliner Schloss reconstruido

utilizar las antiguas tipologías y no las tipologías modernas de pisos de alquiler, así que en esa época situaron villas en el Landwehrkanal... De hecho hubo algunas villas allí, pero ya habían sido destruidas en el siglo XIX. La operación era más bien romántica, teórica... Yo he aprendido mucho con Kleihues, y también he utilizado la tipología de villa, pero no en mitad de Kreuzberg, sino en el conocido como Tiergarten Quartier, donde los más ricos berlineses de la época más rica de la ciudad vivieron, Tietz, Wertheim, Rathenau, etc., los directores y propietarios de AEG, Siemens, Deutsche Bank, etc. Hice una propuesta, que se ha llevado a cabo, para utilizar esa tipología de modo distinto, no como villas individuales, sino como lo que llamamos Mietsvillas, con tres viviendas en cada edificio. Utilizamos la tipología de villa pero transformándola en un edificio moderno. Parece una villa, pero no lo es. Ya no está habitada por el dueño del Deutsche Bank o de Ikea. Es la manera correcta de encontrar soluciones para situaciones específicas. La zona donde vivimos ahora, Schöneberg, por ejemplo, fue edificada a finales del siglo XIX y comienzos de siglo XX como un barrio de clase media, no un barrio de trabajadores, así que aquí no hay industria. Es diferente de Kreuzberg y diferente de Wedding. Aquí hay una tipología muy regular, con edificios alineados a la calle, sin patios, etc. Si alguien construyera en este barrio, esa es la tipología, no la de Kreuzberg, con patios traseros, usos mixtos, fábricas. Esta es una zona residencial al cien por cien, aunque tenemos algunas tiendas en la planta baja.

T.M. - ¿Y que ocurre con las zonas en donde la tipología no funciona?

H.S. - Lo más importante es ser honesto con la realidad. La mayoría de los arquitectos ignoran la realidad. Cada vez que tenemos un debate sobre el Kulturforum o el centro de la ciudad o Gropiusstadt o cualquier otro lugar lo primero que tenemos que hacer es ir a ver lo que hay allí. La mayoría de estas áreas no están muy bien resueltas, no son urbanas, no son bellas... Lo primero que tenemos que preguntarnos es qué podemos hacer como arquitectos, no lo que podría hacerse desde la política. Somos arquitectos y el arquitecto debe ser honesto. La mayoría de los arquitectos hablan de objetivos que no pueden controlar. Por ejemplo, este edificio en el que estamos se construyó en 1892. No sé qué clase de personas vi-



Propuesta de Ludwig Hilberseimer para la transformación del centro antiguo de Berlín, 1932; los museos de la Spreeinsel pueden verse arriba a la izquierda

vían aquí en esa época. La estructura física aún existe, pero la social ha cambiado. Desconozco lo que ocurre en Madrid, pero la mayoría de los berlineses viven solos. La familia de padre, madre, dos niños y un perro es una minoría. Pero la estructura social puede cambiar en diez años. No sabemos si en unos años vendrán más inmigrantes turcos con seis o siete hijos. Un edificio es un edificio. Lo que podemos hacer nosotros es construir una casa, no controlar lo que va a ocurrir en los próximos quince años, o cien, o doscientos. Para mí lo principal es dimensionar correctamente los espacios públicos. Necesitamos calles con perfiles concretos. Una calle de veinte metros de ancho con viviendas de veinte metros de alto no es lo mismo que una del mismo ancho con edificios de cuarenta. Son perfiles distintos. A mí lo que me interesa es el diseño urbano propiamente dicho, que es lo que no le interesa a la mayoría de la gente. Dibujan las fachadas de viviendas individuales o dibujan la trama urbana, pero no la sección de la calle. Y es extremadamente importante, vivas donde vivas. Si preguntas a un berlinés (dibuja) cuál es el perfil de las calles de Berlín, dibujará una sección cuadrada, de veintidós por veintidós metros. Esto no es Nueva York, ni París... En París, donde las calles tienen las mismas dimensiones que en Berlín, los edificios del período de Haussmann son de treinta y cinco metros de alto. Siempre que vayas a Madrid, Barcelona, o París, comprenderás donde estás sin necesidad de oír la lengua, simplemente por sus específicas dimensiones de las secciones de las calles, aunque

por supuesto también por sus materiales, etc. Estas cosas, como el tamaño de las aceras, son cuestiones fundamentales. El Berlín de finales siglo XIX, el Berlín planeado por Hobrecht, que era un ingeniero, no un urbanista, es muy popular porque tiene las dimensiones correctas para todos estos detalles. Todo el mundo reconoce una calle moderna cuando la ve, también en Berlín. Las calles de los 50, los 60, los 70, tienen una anchura enorme, rascacielos, pequeñas aceras y 50 metros de vía para tráfico rodado. Están diseñadas para el tráfico. Mi favorito en este sentido es *L'architettura della città*, de Aldo Rossi, el único discurso que combina arquitectura y ciudad. Aldo Rossi fue quien dijo que había que pensar en estas cosas juntas. Fue muy importante para mí. Aprendí de él. Trabajé con él en Milán. Le conocí en el periodo de la IBA. Yo me mudé de Frankfurt a Berlín en 1970. Había entrado en el partido Socialdemócrata a finales de los 60 y quería cambiar el mundo. Quería dejar de hacer dibujos, fui a Berlín Occidental, y leí todos esos libros de Marx, Engels, Adorno, Habermas... Aquí nunca hicimos un dibujo, todo era teoría. Conseguí mi diploma de planeamiento urbano. Solo leíamos y discutíamos como cambiar el mundo y hacerlo mejor. Algunos se fueron a China, a Italia, a Portugal... Íbamos a las ciudades, pero no conocíamos las ciudades. Fuimos a Lisboa a conocer a los camaradas de Lisboa pero no a conocer Lisboa. Nos tomamos unos vinos pero no estábamos interesados en la ciudad.

Molkenmarkt, el más antiguo asentamiento berlinés, en la actualidad, entre anchas vías de tráfico y bloques de viviendas socialistas



Todo el mundo había estado en Barcelona, era una de nuestras ciudades favoritas, pero por la política de los setenta, no por la ciudad. De acuerdo, Barcelona era muy interesante, la estructura de manzanas... Cerdá... Cerdá era como un Hobrecht español (hace un gesto de condescendencia), no era realmente nuestro favorito. Entonces algo cambió en Berlín cuando la IBA quedó establecida. Fue mi primer paso de retorno a la arquitectura.

T.M. - ¿Usted tuvo alguna participación en la IBA?

H.S. - No, pero todo el mundo estaba interesado en la arquitectura internacional. Yo en aquella época era autónomo y escribía artículos, libros... El hombre que organizó la IBA con una intención política era el senador Ristock, quien me apoyaba entonces, del Partido Socialdemócrata. Él fue quien trató de detener la forma de pensar y de hacer planeamiento de los setenta, las autovías, etc. Tuvimos un enorme debate sobre la lucha contra las autovías. Las autovías urbanas fueron parte de un programa, Stadt Autobahn, desarrollado por los Estados Unidos. Éramos y aún somos una ciudad hermanada con Los Ángeles. Por lo que Los Ángeles, y no Nueva York, era a donde viajaban los arquitectos berlineses. Y volvían diciendo: necesitamos autopistas urbanas. Siempre que utilizas una autopista dentro de la ciudad de Berlín estás en el Oeste. En el Este no las tenían, mantuvieron los tranvías, mientras que nosotros nos deshicimos de ellos; todo el conjunto de Berlín los tenía, pero el gobierno del Oeste decidió que no se necesitaba, que era algo del siglo XIX y que era necesario tener más espacio para el coche. Ignoraban la realidad. El sistema estaba diseñado desde el punto de vista del ingeniero de tráfico. Era muy simple: una por el norte, otra por el sur (dibuja)... Sólo se pudo construir una parte del sistema, la occidental, y lo que tenemos ahora son fragmentos de aquel plan de autopistas. Y ahora están intentando completarlo, conectándolo con la antigua Stalinallee... Esa calle no estaba diseñada para los coches, sino para las manifestaciones. Era un bulevar para obreros. Los arquitectos del Este no viajaban a Los Ángeles, sino a Moscú. Y cuando regresaban decían: de acuerdo, necesitamos ese tipo de avenidas, y edificaron la Stalinallee, la Frakfurter Allee, la Karl-Marx-Allee... Mientras que en el Oeste tenían las autopistas. Ahora están tratando de conectar estos dos sistemas distintos y de terminar la A100, la circunvalación que tiene que conectarse con la Stalinallee. Estoy completamente en contra de ello, pero ya no tengo poder. La mayor parte de nuestro Partido Socialdemócrata está a favor de completar el sistema de autopistas. Creo que es estúpido, pero...

T.M. - Usted se refiere a Los Ángeles, pero una de las peores influencias a favor de ese tipo de planeamiento fue la de Le Corbusier...

H.S. - Si, en los 50, en el Hansaviertel. Le Corbusier era el intelectual que influyó a los arquitectos europeos de entonces. Tenía esa idea de las viejas ciudades... Ya conocéis el famoso dibujo... (dibuja). Las viejas ciudades con calles oscuras y gente pobre en ellas (con voz dramática)... La Rue Corridor... Y luego sus maravillosos dibujos, donde aparece el sol, y todo eso... Ya sabéis, lo histórico es malo y nosotros anhelamos un futuro glorioso. Así que la ciudad, el tipo de vida... todo debería ser cambiado. Y eso era exactamente el programa de los partidos socia-

listas de toda Europa, en España, en Francia, en Alemania, en Suecia, en Finlandia... Le Corbusier fue quien hizo esos dibujos, pero la idea de otra vida mejor fue una idea política de los 50, después de la Segunda Guerra Mundial: “nunca uses esta terrible, oscura, densa, mezclada, pobre estructura de los viejos tiempos. Miremos sólo hacia el futuro”. Y el hombre importante en aquel momento en Alemania fue Hans Scharoun, el arquitecto de la Filarmónica. Él utilizaba la palabra *Stadtlandschaft* (Paisajismo urbano), tratando de conectar espacio verde urbano y ciudad de un modo muy específico, reuniendo parque y edificio en una nueva tipología. En los 50 había ciudad densa y parque, y ambos eran opuestos. El parque era un lugar para tomar aire fresco, pasear y divertirse. En toda Europa había parques muy famosos, como el Tiergarten, y había habido arquitectos de jardines tan importantes como Lenné. Y Scharoun dijo: eso eran los antiguos tiempos, pero ahora tengo una idea mejor. Vamos a intentar mezclar el paisaje y la ciudad. No utilizó la palabra “parque”, sino “paisaje”, refiriéndose al espacio urbano existente fuera de la ciudad, completamente agrario, con el sol, los campos, alguna carretera, los campesinos... Esa tipología de paisaje Scharoun decidió combinarla con edificios tipo Le Corbusier. Su nueva tipología implicaba caminar por el paisaje y cada cien metros encontrarse con un edificio. Se trataba de objetos en el paisaje. Esa era su visión y todavía hoy es muy popular, en parte a causa del terrible pasado... Berlín fue una de las ciudades de Hitler, con los planes de Speer... pero también porque se trataba del verde, no sé qué orientación política tenía Scharoun pero su tipología de la ciudad estaba muy cercana a la idea de los verdes. Si alguien quiere construir una casa en la actualidad en una zona verde estamos totalmente en contra, “necesitamos más espacios abiertos, más libertad”, etcétera.

El proyecto de Hilmer & Sattler para Potsdamer Platz se inspiraba en la fisonomía tradicional de la ciudad europea



T.M. - Parecen ideas norteamericanas, como la Broadacre City de Frank Lloyd Wright...

H.S. - Le Corbusier fue importante porque era internacional. Ya sabéis, tenemos su edificio junto al Olympiastadion, pero quien fue realmente importante para el planeamiento urbano era Scharoun. Scharoun era el presidente de la Akademie der Künste. Él nunca trabajó en la administración pero en aquella época ser un intelectual era algo muy importante. Berlín estaba ocupado por los soviéticos y por los ejércitos americano, francés e inglés y buscábamos ideas mejores, veíamos películas francesas, cualquier cosa que veáis en Berlín occidental y en el viejo Berlín venía de nuestros socios, los vencedores de la Segunda Guerra Mundial. Lo que es específico de la situación alemana y muy especialmente de Berlín es que había dos maneras de hacer las cosas: el Este y el Oeste. Las ideas soviéticas del arte, de la ciencia y del urbanismo y la arquitectura, y en el otro lado de la frontera teníamos las ideas americanas de arte, cine, etc. Es distinto del caso de vuestro país porque España nunca ha estado dividida. El centro de Berlín todavía es “Berlín Este”. El centro histórico de Berlín, que aunque sea una ciudad joven es un auténtico centro histórico, es “el Este”. Nadie se cita “en el centro” sino en “Berlín Este”. Tenéis que trasladarlo a Madrid: Madrid ha sido dividida y el centro de la ciudad ya no es el centro, es “Madrid Este”. Este es nuestro lenguaje en la ciudad. El Muro todavía existe. Potsdamer Platz está en medio y la Pariser Platz no está conectada ni con el Este ni con el Oeste... lo que es bueno para los turis-

Planos mostrando la estructura urbana de Berlín en 1940, 1989 y 2030 (previsión)





tas, y quizás para los nuevos berlineses. Se habla de “City West”. Pero esto (el Oeste) no era una ciudad, solo fue parte de Berlín en los años 20. La gente más rica vivía aquí, y había bulevares y tiendas pero no era una ciudad; tuvo que convertirse en una en los años 50 y los 60. El término *city* viene de los Estados Unidos. Se sigue pensando en la parte Oeste de Berlín en oposición a la parte Este.

T.M. - Una de las críticas más habituales que se han hecho a su gestión es que su normativa actuó como una especie de corsé que entorpeció el diseño arquitectónico. Nos parece una de las observaciones más absurdas que hemos oído. Durante toda la historia han existido normas, alineaciones, etc., y los arquitectos siempre han sabido sacar buen partido de ellas, produciendo todas las obras maestras que uno se pueda imaginar. En todo caso podría decirse que los arquitectos actuales ya no saben manejarse bien en el terreno de lo que los ingleses llaman “street architecture”. ¿Cuál es su opinión general acerca de la calidad de lo que se ha construido en Berlín en las últimas décadas?

H.S. - Tuvimos un gran debate. La mayoría de los arquitectos estaban en contra de lo que yo estaba haciendo con la ciudad. Los arquitectos habían sido educados en el Berlín Occidental y Berlín Occidental decía “libertad”. Estaban interesados en objetos como la Filarmónica o el Frank Gehry de Bilbao. No en calles con edificios individuales anónimos. Pero en esta generación de arquitectos del Oeste había un grupo pequeño que pensaba de un modo distinto, que se había formado en el periodo del IBA con Kleihues. Toda esta gente se convirtió en mis amigos: Kollhoff, Kleihues, Jürgen Sawade, Ungers... era un grupo muy pequeño, Aldo Rossi, Giorgio Grassi, Gregotti, Moneo, etc. Era un grupo de arquitectos que creían en la ciudad europea. Cuando empecé mi trabajo en los primeros noventa como Director de Edificación el primer debate que tuvimos fue Potsdamer Platz. Yo prefería la solución de Hilmer & Sattler, y el término que más se usaba

El conjunto del Caroline-von-Humboldt-Weg





Detalle de fachadas en el Caroline-von-Humboldt-Weg

en su propuesta era “tradición europea”. “Trabajamos con la tradición de la ciudad europea”. Y esto era justo lo que yo quería. Trabajar con la tradición no reconstruyendo lo pre-existente sino trabajando con calles y plazas. Y “ciudad europea” se convirtió en un término despectivo. Porque volver a la tradición europea era mirar hacia la Edad Media. Hoy en día el término es muy popular, el mundo cambia, Europa es popular; pero a principios de los años noventa “ciudad europea” era un insulto. Absolutamente. La primera pregunta era “¿estás a favor o en contra de la ciudad europea?” Si alguien decía que creía que la ciudad europea, con sus casas individuales y calles bien diseñadas, era una buena idea, se convertía en parte de un grupo. El debate no era un debate arquitectónico sino un debate sobre el futuro ideal de la ciudad. Fue una pelea dura. Me llamaron fascista, ¡a mí! Yo estudié arquitectura y planeamiento urbano en la TU. Mis colegas son los que organizaron ARCH+, Nikolaus Kunert, Mark Fester, Sabine Kraft, yo los conocía a todos personalmente, eran todos maoístas en esa época. Cuando me convertí en Director de Edificación esa gente produjo esto: “Neuteutonia” (nos enseña el número 122 de ARCH+, cuyo título es *Von Berlin nach Neuteutonia*): uno lee este artículo y piensa “nazi”... el título del artículo es “No queremos esta capital”. La portada era el mapa de Europa y un edificio de Kleihues sobre él. Hoy tenemos el mismo debate. No tenemos un plan aún para el centro de la ciudad. El centro de la ciudad como sabéis fue destruido y está todavía vacío. Yo intenté establecer un plan en mi época (nos muestra planos en el libro *Berliner Altstadt*). Mi plano de llenos y vacíos de 1999 presentado en la Bienal de Venecia en el pabellón alemán fue un escándalo. Esta era la situación antes y esta es la situación ahora. Intenté corregir algunas cosas. Esto estaba en construcción, el Molkenmarkt... Este área (nos muestra Alexanderplatz), que era el centro del centro, con la iglesia más importante de Berlín, está todavía vacía. Y esta es mi propuesta (nos muestra su proyecto de reconstitución de los vacíos urbanos)... pero somos una minoría pequeña. Todavía el mismo grupo, gente de Dortmund, (Jan) Kleihues, Mäckler, Kollhoff...



El Werdersche Markt en 1904

T.M. - ¿Cómo valora usted lo que se ha construido en Berlín en los últimos 20 años?

No es tan importante la arquitectura, bueno, es importante, pero es más importante la estructura de la ciudad. Siempre que miras hacia la Potsdamer Platz o a la Friedrichstraße, hay ejemplos de arquitectura buena, muy buena y mala. Pero lo importante es: ¿funciona la ciudad? Y mi sensación es que la mayoría de estos edificios tienen las dimensiones equivocadas. En el centro de la ciudad se usaron manzanas, pero antes del Socialismo, antes del Fascismo no se usaba este modelo de manzana, había manzanas barrocas, que tenían veinticinco propietarios; estos propietarios se perdieron no por la economía, sino por la política. Digamos que ante una manzana de Ungers o de Jean Nouvel, donde la arquitectura no es realmente mala, sino que esta bien hecha, como la de Piano o Moneo, se siente sin embargo que hay algo equivocado, que es la tipología errónea de manzana. Hay oficinas, hoteles, y el 20% de viviendas situadas arriba, pero no con la estructura adecuada. Siempre que te desplazas a la Kurfürstendamm, una calle de finales del siglo XIX, los edificios son más pequeños, tenemos una gran tienda, el KaDeWe, pero los otros edificios tienen dimensiones más pequeñas. No es una cuestión de arquitectura, sino de política. Yo luchaba por este tipo de parcelas menores, pero fracasé, porque dar terreno a propietarios privados para desarrollar pequeñas parcelas va contra las ideas socialdemócratas. En época del Socialismo arrebataron la tierra a sus propietarios, y en el Berlín Este todavía domina lo que se conoce como Die Linke, un partido post-comunista cuyos miembros crecieron en el sistema de propiedad pública del suelo. Alexanderplatz es todavía suelo público. Y yo soy socialdemócrata, así que mi idea no podía tener éxito dentro del partido. “Hans, quieres volver al siglo XIX?” No, no quiero volver al siglo XIX, quiero volver a una propiedad individual del suelo, porque es lo que la ciudad necesita.

T.M. - A causa de la fuerte especulación inmobiliaria necesaria durante el proceso de reconstrucción, el centro de Berlín parece estarse “gentrificando” velozmente de una manera que resulta contraria a sus intenciones originales, eliminando parte del carácter tradicional y mixto que se quería para la ciudad. ¿Cree que este proceso resultaba inevitable?

H.S. - Si, probablemente es inevitable, por lo menos hasta un cierto grado... un brazo es la política y otro es la economía. Si se cree en la economía libre se permite el uso del suelo, el máximo de beneficio. Al menos, todo el mundo sabe que Berlín es muy barato viniendo de Madrid, Nueva York o París. Yo por ejemplo soy una persona de clase media, vivo en 80 metros cuadrados, en piso alquilado. Normalmente no podría pagarlo porque la pensión no es tan alta, pero en Berlín se puede vivir. Mi solución es: deberíamos combinar propiedad individual con una estrategia social. Por lo tanto siempre discuto lo siguiente: si caminas al rededor de la Marienkirche todo lo que hay alrededor es terreno 100% de la ciudad, porque era el corazón de la antigua sociedad socialista; podríamos hacer un plan en el que cedemos el suelo bajo condiciones sociales específicas a individuos concretos. Démosle el terreno a los profesores o a otros grupos sociales, para que haya mezcla social. Pero esto no es fácil de organizar porque no contiene un programa político. Funciona en Friedrichswerder (nos enseña fotografías)... aquí está la iglesia de Schinkel, aquí está la Bauakademie. Este fue el culmen de mi trabajo con el Senado (nos muestra el conjunto de la Caroline-von-Humboldt-Weg)... en un terreno donde no había nada porque la zona estaba dominada por el Ministerio de Exteriores. Y antes de eso estaba el edificio del Comité Central Comunista. Nosotros hicimos un plan y creamos estas parcelas individuales y las vendimos a propietarios individuales. Muy barato. El modelo de planeamiento supone que las casas tienen seis metros de ancho. Esa era mi propuesta, y no había más reglas para los arquitectos. Todo el mundo pudo hacer lo que quiso.

El nuevo conjunto alrededor de la Friedrichswerdersche Kirche de Schinkel, actualmente en construcción



Theo Brunner citaba a Adolf Loos, Hans Kollhoff a otros... también hay algunas fachadas de cristal, está la de Chipperfield... el problema no era la arquitectura sino crear una atmósfera urbana. Este es el proyecto más exitoso en el que he trabajado. Cuando se vendieron los terrenos la gente decía que nadie los quería porque no teníamos experiencia con ese tipo de casa individual en el centro urbano. Todos hablaban de máquinas para vivir lecorbuserianas. ¿Quién querrá vivir frente al Ministerio de Exteriores, ese edificio nazi? Pero en dos horas todos los terrenos estaban vendidos. Viéndolo desde fuera resulta curioso que todavía tengamos terreno enfrente del Castillo, y sea barato. Fui un idiota, debía haber comprado un terreno. La otra parte de la parcela está en construcción, alrededor del edificio de Schinkel, pero aquí se ha hecho de una manera diferente. Está siendo construida por tres compañías privadas. El Gobierno sacó el terreno al mercado a precios no tan bajos, tratando de conseguir el máximo beneficio. Las compañías compraron el terreno para construir no casas individuales sino un gran proyecto que parece constar de casas individuales.

T.M. - En una entrevista con Hans Kollhoff publicada en 1987, Wim Wenders se mostraba a favor de la conservación de los vacíos urbanos de Berlín, que retrató de manera tan poética en *Der Himmel über Berlin*. Según él, gran parte de la personalidad de la ciudad dependía de esas heridas frecuentes y desordenadas en su tejido y de la sensación de libertad que producían. Tras la caída del Muro este Berlín melancólico fue desapareciendo de manera inexorable a medida que la ciudad se reconstruía. ¿Lo echa usted de menos en algún aspecto?

H.S. - ¡No! Wim Wenders es un hombre de nuestro tiempo, no está interesado en la arquitectura tradicional de la ciudad. Yo lo entiendo, son ideas románticas, de director de cine. Él está recordando ese periodo en el que teníamos al ejército soviético en nuestra ciudad, y todo estaba controlado por la NSA... Berlín era “abierto”, “libre”, porque habíamos perdido nuestra industria, nuestros bancos, nuestro gobierno, todo... Pero esa no es una cualidad de la ciudad, es el resultado de la política. Paso a paso, recuperamos nuestra dignidad, pero no los bancos, que se mudaron a Frankfurt, así que Frankfurt está lleno de rascacielos... nosotros no tenemos más que unos pocos. No recuperamos la industria... Siemens está en Munich, por ejemplo. Ahora tenemos 100.000 estudiantes, no 100.000 obreros industriales. Es una idea romántica... él es una persona mayor, como yo, mira hacia atrás, recuerda los buenos tiempos, y ve espacios abiertos y libertad...

T.M. - Cuál es su opinión acerca de la actual monumentalización y conversión en reclamo turístico del turbulento pasado reciente de Berlín, como en los casos de la conversión del Muro en un improbable icono, la fascinación por los búnkers o los nuevos centros didáctico-turísticos como el Memorial del Holocausto diseñado por Eisenman?

H.S. - La Historia es parte de nuestra ciudad. Si yo quiero explicarle a mi hijo cómo se ha desarrollado la Historia de la Segunda Guerra Mundial, el mejor sitio es Berlín. ¿Dónde si no hay un centro histórico donde no hay nada? ¿Una Torre de la Televisión en medio de la antigua ciudad gótica? Podemos ver el edificio de la Filarmónica como un fragmento... tenemos los fragmentos del Muro. Somos

un museo de Historia. Y tenemos, claro, la historia del Holocausto que es una parte de nuestra Historia. Y como sabéis surge por todas partes. A lo largo del Muro, en Dahlem, donde tuvieron lugar los transportes a los campos... es la única ciudad en la que se puede vivir tan intensamente la historia de la época nazi. Y tenemos el Ministerio de Exteriores que era el Reichsbank nazi y el Comité Central, y el Ministerio de Hacienda, que era el Ministerio del Aire nazi, etcétera. Se puede ver en estos dos edificios que, aunque estén relacionados con el más terrible pasado de Alemania, pueden usarse. Si se quiere hacer una política mejor, ser un ser humano mejor, no hace falta tirarlos abajo. Esto se puede explicar muy bien con el ejemplo de estos edificios. Hemos tenido un debate extremo sobre si se debía tirar abajo el (actual) Ministerio de Exteriores y nos decidimos por conservarlo. Lo renovamos, lo reformamos. Lo más importante es que la gente que trabaja ahí dentro, que Steinmeier haga una política con sentido, no si el edificio antes fue el Reichsbank o el Comité Central.

T.M. - ¿Cree que la arquitectura de los llamados “arquitectos-estrella” y las llamativas galerías de arte y nuevos museos de formas pintorescas que están construyendo por todas partes podrían ser considerados los monumentos de nuestra era? En el Nuevo Berlín hay un buen muestrario de ellos...

H.S. - Ése no es el problema. En Berlín tenemos muchos monumentos. Volviendo a la historia de Berlín, la ciudad estaba dividida en los 60; el gobierno de Berlín Occidental se dijo: no podemos ir a la biblioteca, ni a la Ópera, ni al auditorio, ni a los museos nacionales, así que los construiremos en el otro lado del Muro. Ése fue el origen del Kulturforum; ahora tenemos todo dos veces: dos galerías nacionales, dos bibliotecas, dos auditorios, tres óperas, no dos... Tenemos suficientes monumentos. Lo que falta es estructura para la vida diaria. Tenemos la Puerta de Brandemburgo, el Reichstag, la Ópera, la Isla de los Museos, la Torre de la Televisión... Siempre he estado luchando con arquitectos como Frank Gehry, que construyó el edificio que conocéis en la Pariser Platz... Pariser Platz es el único sitio en el que teníamos directrices estrictas: la altura, la alineación, los materiales... El DZ Bank invitó a Gehry y a otros arquitectos a un concurso y él hizo su propuesta, ya sabéis... Bilbao... Así que le dije “Frank, nunca te llevarás el primer premio con este diseño, tenemos guías estrictas, y el edificio más importante no es el tuyo, es la Puerta de Brandemburgo... es un monumento nacional, y todo el mundo debe respetar esto. Es el edificio más representativo de toda Alemania, no el tuyo, que es un banco...” Y él dijo “¿de verdad?” “¡Que sí!... de acuerdo, esto es lo que quieres hacer, yo te ofrezco una respuesta”. Y el resultado es que tenemos un edificio masivo, de piedra, radical, los demás edificios no fueron hechos así en realidad, pero *dentro* es un edificio “de Gehry”. Nadie tiene que decir nada del interior, que es privado. En este sentido, el edificio de Gehry es un buen ejemplo del trabajo actual con los monumentos y la arquitectura urbana, con el espacio público y privado.